

O processo de construção, transformação e expansão da Barra da Tijuca para "o futuro do Rio de Janeiro"

Alves, Rodolfo Teixeira

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:


Alves, R. T. (2017). O processo de construção, transformação e expansão da Barra da Tijuca para "o futuro do Rio de Janeiro". *Idealogando: revista de ciências sociais da UFPE*, 1(2), 64-82. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-57095-0>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC Licence (Attribution-NonCommercial). For more Information see:
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0>



O PROCESSO DE CONSTRUÇÃO, TRANSFORMAÇÃO E EXPANSÃO DA BARRA DA TIJUCA PARA "O FUTURO DO RIO DE JANEIRO"

RODOLFO TEIXEIRA ALVES¹

RESUMO: O presente artigo apresenta as transformações desencadeadas na Barra da Tijuca, bairro da Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro. O bairro é peculiar devido ao seu constante processo de expansão, sob a insígnia dos “condomínios fechados”, que se espalham pela região do entorno como uma nova forma de “viver moderno”, carregando a “marca” Barra da Tijuca. O artigo apresenta essas transformações no limite das fronteiras simbólicas do bairro a partir do contexto olímpico, iniciado em 2009, com a cidade do Rio de Janeiro sendo eleita cidade-sede dos Jogos Olímpicos de 2016. O artigo também mostra os impactos dessas intervenções urbanas no cotidiano de moradores locais, aparecendo conflitos que se estabeleceram com o processo de “produção da cidade olímpica”. Por fim, tendo matérias jornalísticas como fonte, procura mostrar os movimentos de planejamento do bairro, aparecendo Associações de Moradores, Câmara Comunitária e Associações Comerciais envolvidas em projetos de benfeitorias na região.

PALAVRAS-CHAVE: Barra da Tijuca. Rio de Janeiro. Olimpíadas Rio 2016. Intervenção Urbana.

INTRODUÇÃO

Este texto condensa algumas questões que venho desenvolvendo em pesquisas acerca dos processos de construção, transformação e expansão do espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro, em especial da Barra da Tijuca, bairro localizado na Zona Oeste da cidade. Compreende principalmente a região entre a Avenida Embaixador Abelardo Bueno até a sua confluência com a Avenida Ayrton Senna, às margens da Lagoa de Jacarepaguá. A região abrange a comunidade Vila Autódromo², que se constituiu como uma experiência de

¹ Graduando em Ciências Sociais (IFCS/UFRJ), cursando atualmente o 10º período. Desenvolve pesquisa na Vila Autódromo, onde colabora com o Museu das Remoções. Bolsista PIBIC-UFRJ, com orientação acadêmica da Profa. Julia O'Donnell. Email: rteixeiralves@gmail.com.

² Favela vizinha ao Autódromo de Jacarepaguá. Com o anúncio do projeto do Parque Olímpico, que foi construído no espaço do antigo Autódromo, a Vila Autódromo começou a sua saga de resistência a partir de uma notável articulação entre moradores, acadêmicos e movimentos sociais. Vale destacar que a comunidade era ameaçada desde, pelo menos, 1992, quando o então Prefeito das Olimpíadas, Eduardo Paes, era subprefeito da Barra da Tijuca. Com a realização dos jogos Pan-Americanos, em 2007, a comunidade mais uma vez esteve ameaçada pelos projetos e empreendimentos da região. No entanto, foi no contexto dos Jogos Olímpicos que as remoções se desencadearam de maneira intensa. Ver: “Apagando a favela da Vila Autódromo”, de Adam Talbot. RioOnWatch, 26/05/2016: <http://rioonwatch.org.br/?p=19959>. Acessado em: 27/04/2017.

mobilização popular (Freire, 2013) contrária às remoções da “produção de cidade olímpica” (Mascarenhas, 2016).

O contexto é a preparação da cidade para receber as Olimpíadas Rio 2016³. A região aqui compreendida foi preponderante nesse contexto porque concentrou a maior parte da infraestrutura do evento, como o Parque Olímpico e Vila dos Atletas, sendo considerada pela Prefeitura da cidade como o “coração dos jogos olímpicos”. As estruturas das Olimpíadas se espalharam também para outras partes da cidade: no Centro, Zona Norte e outros bairros da Zona Oeste.

O interesse em acompanhar etnograficamente o processo de transformação da região veio a partir da visibilidade que à época a comunidade Vila Autódromo já havia ganhado no meio acadêmico, sendo tema para planejamento urbano, arquitetura e urbanismo, sociologia, direito, em suma, de variados saberes que convergiram na “luta” da comunidade. O interesse não partia somente da atenção que a comunidade obteve no meio acadêmico, mas, e principalmente, tratava-se de entender a Vila Autódromo do ponto de vista dos moradores, a partir da organização coletiva e do entendimento acerca do processo de resistência.

Meu trabalho de campo na Vila Autódromo iniciou em novembro de 2015, momento de intensa articulação dos moradores e de produção dos empreendimentos relativos ao ciclo olímpico. De início, minha rotina em campo foi esporádica, quando visitava a comunidade aos finais de semana para conversar com alguns moradores; naquela altura, no final de 2015, a quantidade de entulhos de casas destruídas, ou de casas com a estrutura variada, dava indícios do número de pessoas que já não moravam mais na Vila Autódromo. Uma parte dos moradores presentes, mesmo diante do cenário em que estava, seguia a “luta” pela permanência da comunidade, e em geral era quem mais estava aberto a falar do processo, constituindo referência no local.

No segundo momento do trabalho de campo, em fevereiro de 2016, em decorrência da imissão de posse de duas casas e do prédio da Associação de Moradores, iniciei um trabalho de observação participante a partir do chamado que circulou entre os apoiadores da comunidade, convidando-os a estarem na Vila Autódromo na manhã do dia 24 de fevereiro, por volta das 6 horas, horário em que os agentes da prefeitura costumavam iniciar suas atividades. A partir

³⁴“Nos últimos seis anos, a cidade do Rio de Janeiro viveu um período de transformações materiais e simbólicas aparentemente sem paralelo em seus 450 anos de história. A intensa mobilização de recursos financeiros provenientes das três esferas de governo (federal, estadual e municipal), vem promovendo profundos e acelerados processos de reorganização do espaço urbano.” (Mascarenhas, 2016, p. 51)

desta data, comecei a acompanhar a movimentação do “Ocupa Vila Autódromo”, que se estendeu ao longo de uma semana⁴ com atividades cujo objetivo era coibir as ações dos agentes da prefeitura, bem como mobilizar mecanismo para propagandear a resistência do moradores e, dessa forma, atrair mais pessoas em apoio à comunidade. Foi nesse período que acompanhei cotidianamente a mobilização dos moradores, passando dias e noites colaborando com as atividades e participando de reuniões na condição de “apoiador”, conversando com moradores e apoiadores que articulavam coletivamente estratégias de resistência (Autor, 2017).

Uma vez na condição de apoiador, me colocando como alguém que, além de querer colaborar com a resistência do movimento, também estava ali desenvolvendo uma pesquisa, fui aos poucos construindo a confiança necessária para poder entrevistar alguns moradores, em geral sempre dispostos a contar a história da Vila Autódromo. Portanto, foi o período em que pude verificar a diversidade dos sujeitos envolvidos na articulação de resistência da Vila Autódromo diante da iminente remoção. Além dos moradores que resistiam pela permanência na e da comunidade, apresentava-se todo um quadro técnico de “apoiadores”, sendo todos aqueles que colaboravam na “luta” – agentes de movimentos sociais diversos pelo “direito à cidade”, produzindo uma série de saberes e projetos para a comunidade.

Aos poucos fui desenhando a pesquisa a partir das experiências históricas daquelas pessoas na produção de sua *localidade* (APPADURAI, 2013); eram, portanto, “narradores experientes” (ABREU, 2010, p. 206) que narravam o processo histórico no qual foram agentes na construção da Vila Autódromo enquanto uma *localidade* que, como outras na cidade, representava a experiência de pessoas pobres em contexto urbano na expansão das grandes cidades (APPADURAI, 2013). De modo que se apresentavam na base de formação da Vila Autódromo sujeitos oriundos de regiões diferentes, com trajetórias diferentes, e que juntos construíram a comunidade no limite do muro do autódromo com as margens da Lagoa de Jacarepaguá, ocupando e construindo e aos poucos provendo um mínimo de infraestrutura. Essas narrativas, em convergência com discursos, projetos e outras experiências dos apoiadores, consolidavam a memória – narrada e compartilhada pelos moradores – da Vila Autódromo como a base da resistência à remoção⁵.

4. O “Ocupa Vila Autódromo” foi – e ainda é – uma movimentação permanente de ocupação da comunidade por apoiadores, podendo ser um festival com música, filmes e qualquer outra manifestação artística. O contexto aqui retratado, no entanto, tinha o objetivo de dar apoio técnico ou emocional aos moradores nos dias que se seguiram de intensas ações da prefeitura para remover e destruir casas.

Guarda algumas semelhanças com o que Lifschitz chamou de *neocomunidades*. Destaca-se a “dinâmica” do processo, da relação das comunidades com agentes externos, quando “promovem a reconstrução simbólica e

Portanto, as trajetórias dos sujeitos que construíram a Vila Autódromo podiam não ser primordiais para “resistência” em si, porém apareciam como fator importante para compreender as razões que davam sentido ao próprio ato de resistir. Dessa forma, os relatos de D. Mariza do Amor Divino sobre sua *experiência* como pescadora no complexo lagunar da região, seus trânsitos e relações com o espaço, antes mesmo da Vila Autódromo existir, ajudam a entender seus significados atribuídos à comunidade. D. Mariza diz ter visto e colaborado ativamente com o crescimento da Vila Autódromo ao longo das décadas subsequentes a construção do autódromo e a expansão dos condomínios na Barra da Tijuca⁶, que, ainda segundo seu relato, coincide com a poluição da lagoa e diminuição da pesca no local.

Os últimos anos marcaram, portanto, o início da remodelação urbana do Rio de Janeiro⁷, e os investimentos das Olimpíadas de 2016 representaram a oportunidade de realização de um plano de “legados olímpicos” na cidade. Os signos desse processo são os projetos de “requalificação” no Centro (MARTINS, 2015; GUTTERRES, 2016), com museus, VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) e construção de bulevares, e “revitalização” e expansão para o Oeste, com os projetos de infraestrutura da “Barra Olímpica” (PASQUOTTO, 2016). Dentro desse quadro de expansão, na Barra da Tijuca, as estratégias de desenvolvimento dos projetos partiram da articulação do poder público com empresas e associações comerciais do bairro, decorrendo do interesse de alimentar a região enquanto territorialidade valorizada (ROLNIK e FRÚGOLI Jr., 2001) na geografia do Rio de Janeiro. Essas intervenções aparecem como símbolos de um “marketing urbano” (PASQUOTTO, 2016), tendo como referência a ideia de uma “cidade global”, que orientou a candidatura do Rio de Janeiro ao pleito olímpico como possibilidade de mudanças radicais na infraestrutura da cidade⁸ (Dossiê de Candidatura, 2009).

material de territórios comunitários e de saberes tradicionais através de técnicas e dispositivos modernos”. (Lifschitz, 2006, p. 68)

⁶ Ver: “Planejamento e realização da Barra da Tijuca como espaço residencial, evolução e crítica de um projeto para uma área de expansão da cidade do Rio de Janeiro”, Leitão e Rezende, Rio de Janeiro, UFF.

⁷ Os eventos mundiais certamente canalizaram investimentos na cidade, possibilitando parcerias do poder público com a iniciativa privada na elaboração de projetos: Jogos Pan-americanos (2007), Copa das Confederações da FIFA (2013), Jornada Mundial da Juventude (2013), Copa do Mundo de Futebol (2014) e Jogos Olímpicos (2016).

⁸ No entanto, vale ressaltar, como fez Mascarenhas, que o “preparo” da cidade para realizar uma Olimpíada já não data de hoje, sendo um planejamento de anos: “Para entender o projeto olímpico carioca, devemos retroceder a 1992, quando foi firmado acordo de cooperação internacional (a Declaração Rio-Barcelona 1992) prevendo uma agenda de operações conjunta, incluindo a elaboração de novas estratégias de desenvolvimento. A consultoria catalã, inspirada na conhecida retórica empreendedorista de Castells e Jordi Borja, se fez presente na elaboração de estratégia de reativar a economia urbana e promover a imagem da cidade a partir da realização de eventos globais, como as Olimpíadas. (MASCARENHAS, 2016, p. 52)

Apresentadas essas questões, este texto desenvolve alguns desdobramentos desse processo, no qual as Olimpíadas servem como marco de uma memória de um período pelo qual a cidade do Rio de Janeiro tentou resgatar sua “autoestima”⁹. Ainda buscando resolver algumas questões que apareceram durante o trabalho de campo, a análise aqui se baseia na região Norte da Barra da Tijuca, da Avenida Abelardo Bueno até a Avenida Ayrton Senna, com o intuito de acompanhar o desenvolvimento do processo de expansão do bairro nessa região fronteira com Camorim, Recreio dos Bandeirantes e Jacarepaguá. Por fim, utilizando como fonte de pesquisa algumas matérias sobre o desenvolvimento do planejamento da região, pretendo apresentar outros agentes que estão envolvidos na construção, transformação e expansão da Barra de Tijuca.

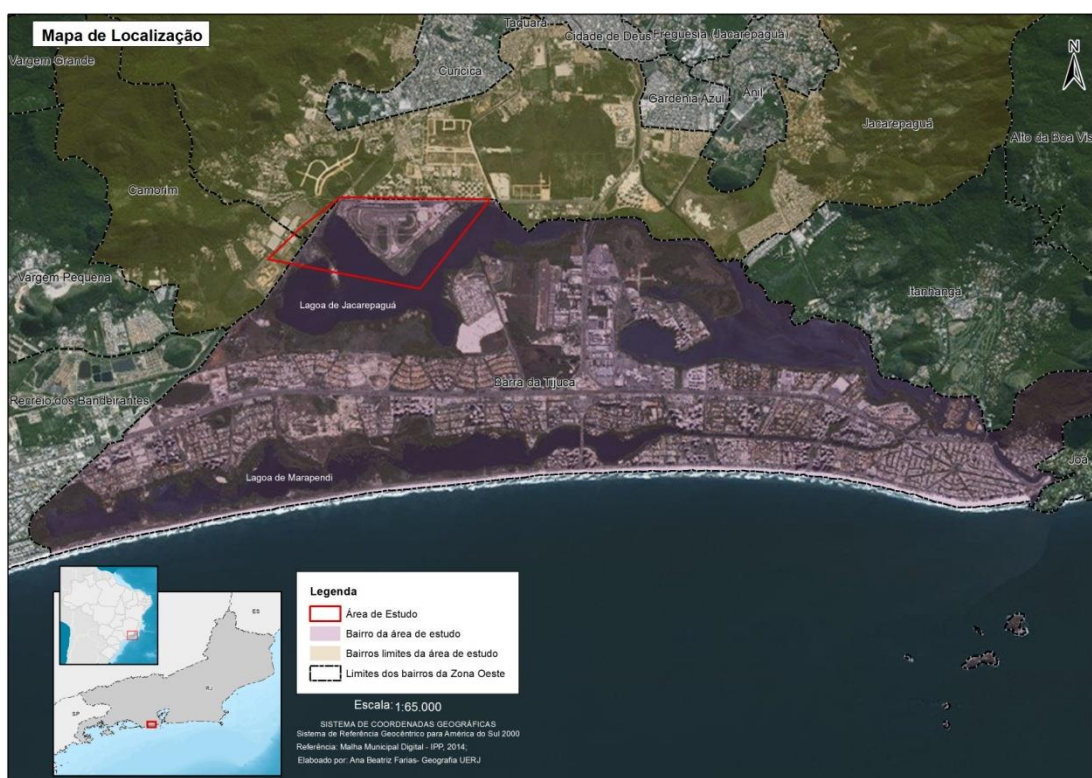


Figura (1): Mapa de localização. Fonte: Elaborado por Ana Beatriz Farias (UERJ), 2017.

⁹ “Paes diz que Rio tem de aproveitar chance de ser ‘centro do mundo’. Portal Estadão, 29/07/2016: <http://esportes.estadao.com.br/noticias/jogos-olimpicos,paes-diz-que-rio-tem-que-aproveitar-chance-de-ser-centro-do-mundo,10000065700>. Acessado em: 22/04/2017.

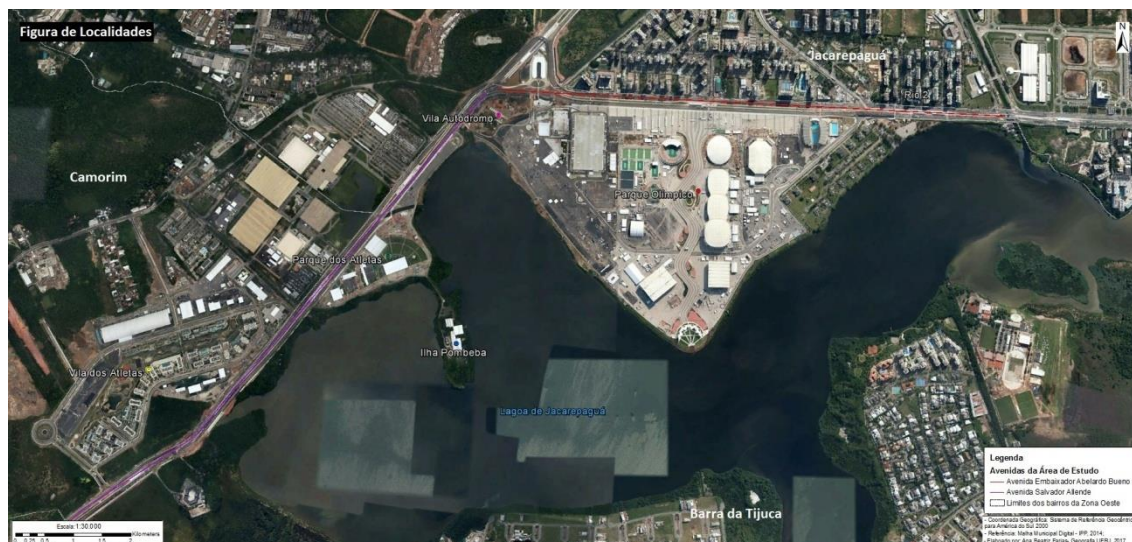


Figura (2): Região compreendida. Fonte: Elaborado por Ana Beatriz Farias (UERJ), 2017.

O REALIZAÇÃO (CONSTANTE) DA BARRA DA TIJUCA

A partir da década de 1950, com o Plano de Diretrizes Viárias (1951), a Barra da Tijuca começou a ter seus primeiros indícios de expansão e reorientação da cidade¹⁰. Com o Plano Lucio Costa¹¹ de 1969, cujo projeto de cunho modernista para ordenação da ocupação do bairro, visto como um “processo inevitável” (COSTA, [1969] 1995), a Barra da Tijuca começou a ganhar outros moldes dentro do plano de disputa simbólica entre as regiões da cidade. Maurício de Abreu em *Evolução Urbana do Rio de Janeiro* chamava a atenção para o fato de que “apesar de constituir bairro periférico, a Barra da Tijuca está, entretanto, sendo ocupada por classes de alta renda, o que leva a crer que, em um futuro próximo, será parte integrante do núcleo metropolitano” (ABREU, 1987 [2013], p. 18).

Atualmente, segundo os dados apresentados por Pasquotto:

¹⁰ “Na gestão do prefeito Sá Freire Alvim (1958/1960), foi criada a Reserva Biológica de Jacarepaguá, o que manteve grande parte da Baixada a salvo de ocupação mais intensa. Mas, em 1968, o poder público, procurando se adiantar ao processo inevitável de ocupação daquela região, encomendou ao arquiteto e urbanista Lucio Costa o *Plano Piloto para Urbanização da Baixada Compreendida Entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá*, que propunha, a partir dos cânones do ideário modernista, um ordenamento na ocupação da região e de sua articulação com o centro, zona norte, zona sul e zona oeste. Por sua posição geográfica, a região seria vocacionada a ser o polo nodal da cidade, com a criação de um centro alternativo ao centro histórico, denominado *Centro Metropolitano*. (SAMPAIO, 2014, p. 54)

¹¹ É curioso que, mesmo sendo um marco no pensamento urbano da região, o Plano Lucio Costa foi pouco considerado na prática. Ayrton Luiz Gonçalves em seu ensaio apaixonado sobre a Barra da Tijuca, mesmo sendo pouco crítico ao fato e se colocando como “compreensivo”, chama a atenção que “apesar de ter sido concebido pela administração da cidade, o Plano foi implementado pela iniciativa privada. Houve prioridade crescente às necessidades do mercado em detrimento das diretrizes originais e muitas vezes ergueram-se edifícios em áreas ilegalmente aterradas e desmatadas. Em outras ocasiões, a legislação original foi alterada, com um aumento significativo no índice de aproveitamento de cada terreno” (GONÇALVES, 2005, p. 45).

“A população residente na R.A. Barra da Tijuca em sua maioria situa-se em domicílios particulares permanentes, sendo que em 2000 existiam 30.612 e em 2010 passou para 65.233, com uma parcela diminuta de particulares improvisados e coletivos. Dentre os domicílios particulares permanentes é nítida a hegemonia da tipologia de apartamentos, totalizando 25.755 contra 4.673 de casas e 184 cômodos, estes 84% de tipologias verticais refletem no skyline do bairro.” (PASQUOTTO, 2016, s/p)

Analisando dados do Censo de 2010 do IBGE, Pasquotto mostra que “a renda nominal média do responsável pelos domicílios particulares permanentes é maior que 20 salários mínimos na sua maioria, o que permite caracterizar o bairro como de alto padrão orçamentário” (Ibidem, 2016). Outro dado importante trazido pela autora é que a Barra da Tijuca, sendo o bairro que apresenta as maiores taxas de crescimentos imobiliários da cidade nas últimas décadas, é o “único local do Brasil que vem recebendo investimentos constantes há 15 anos, até mesmo nos períodos de crise econômica” (Ibidem, 2016).

A Barra da Tijuca, como área de expansão urbana, concentrou nos últimos anos investimentos públicos e privados, configurando uma região de intensa especulação imobiliária (MASCARENHAS, 2016), “fazendo emergir esta nova modalidade de habitação denominada “condomínio fechado”, que posteriormente se espalhou por outras áreas e cidades como paradigma do “viver moderno” (SAMPAIO, 2014, p. 56). O crescimento acelerado do uso e ocupação do bairro, entretanto, não foi acompanhado de promoção de infraestrutura, o que vem gerando problemas de poluição das lagoas da região¹².

“BARRA OLÍMPICA”: “CORÇÃO” DOS JOGOS OLÍMPICOS

A região norte da Barra da Tijuca abrigou o Parque Olímpico e a Vila Olímpica, sendo considerada simbolicamente como o “coração” dos jogos¹³, pois concentrou a maior parte dos equipamentos olímpicos. A infraestrutura de “legado” no bairro também contou com a expansão do Metrô e construção dos corredores do BRTs (*bus rapid transit*) com as linhas Transcarioca e Transoeste. Em abril de 2017, foi anunciada mais uma área na região do entorno do Parque Olímpico que receberá mais um empreendimento: o “Museu Olímpico” e a nova sede do COB (Comitê Olímpico do Brasil), que ocupará uma área de 50 mil metros quadrados na Ilha da Pombeba, na Lagoa de Jacarepaguá¹⁴.

¹² “O descompasso da Barra da Tijuca”. O Globo, 19/01/2013: <http://oglobo.globo.com/rio/o-descompasso-da-barra-da-tijuca-7345262>. Acessado em: 22/04/2017.

¹³ Dossiê de Candidatura do Rio de Janeiro a sede dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016: http://www.portaldatransparencia.gov.br/rio2016/arquivos/dossie_de_candidatura_v3.pdf. Acessado em: 21/04/2017.

¹⁴ “Estado regulariza cessão de terreno para abrigar Museu Olímpico”. O Globo, 13/04/2017: <http://oglobo.globo.com/rio/bairros/estado-regulariza-cessao-de-terreno-para-abrigar-museu-olimpico-21202620>. Acessado em: 21/04/2017.

A área do Parque Olímpico corresponde a 1,18 milhões de metros quadrados. No espaço foram construídos a Arena Carioca 1, 2 e 3, Velódromo, Arena do Futuro, Estádio Aquático, Centro de Tênis, Arena Rio. E já contava com o Parque Aquático Maria Lenk, “legado” dos Jogos Pan-Americanos de 2007. Durante os Jogos Olímpicos Rio 2016, o Parque abrigou nove modalidades olímpicas; outras modalidades foram distribuídas pela cidade: Estádio Maracanã (Zona Norte), Estádio Engenhão (Zona Norte), Deodoro (Zona Oeste) etc. A pretensão da Prefeitura com o Parque, segundo o site Visit.Rio, é que “após os jogos, o espaço será transformado em um amplo complexo esportivo e educacional destinado a estudantes da rede pública e atletas de alto rendimento”¹⁵, constituindo-se, portanto, como um “legado” dos jogos¹⁶.

O Autódromo de Jacarepaguá (Autódromo Internacional Nelson Piquet) foi uma das primeiras grandes construções na Barra da Tijuca, nos anos 1970. Sediou o Grande Prêmio do Brasil de Fórmula 1 de 1978 a 1989¹⁷, além de modalidades do campeonato MotoGP e CART. O espaço sofreu intervenções em sua estrutura para abrigar o Complexo Esportivo Cidade do Esporte, para os Jogos Pan-Americanos de 2007¹⁸. Em 2008, com a candidatura da cidade a sede dos Jogos Olímpicos, foi anunciada a demolição do Autódromo para a construção do Parque Olímpico, estando previsto a construção de um novo autódromo em Deodoro¹⁹, também na Zona Oeste.

A demolição do Autódromo começou em 2012. Em 2009, crescia o movimento em defesa do autódromo organizado por praticantes de automobilismo que acusavam a especulação imobiliária e os interesses do Consórcio Rio Mais²⁰ na região. O grupo considerava o Autódromo como “patrimônio do esporte brasileiro”, demarcando a importância do esporte no desenvolvimento do país, o que estava sendo desconsiderado, segundo o grupo, no andamento do processo de demolição. Em carta aberta à Graça Foster, Presidenta da Petrobrás em 2012, o movimento desenvolvia os termos:

¹⁵ Visit.Rio: <<http://visit.rio/editorial/parque-olimpico/>>. Acessado em: 23 de março de 2017.

¹⁶ “Após quatro meses, Parque Olímpico no Rio tem sinais de Abandono”. Portal G1, 04/02/2017: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/apos-quatro-meses-parque-olimpico-no-rio-tem-sinais-de-abandono.ghtml> Acessado em: 21/04/2017

¹⁷ Exceto 1979 e 1980.

¹⁸ PAN 2007: <https://pan.uol.com.br/pan/2007/sedes/sede2.jhtm>. Acessado em: 25/04/2017.

¹⁹ “Prefeitura do Rio lança projeto para construir autódromo em Deodoro”, Portal G1, 08/03/2017: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/prefeitura-do-rio-lanca-projeto-para-construir-autodromo-em-deodoro.ghtml>. Acessado em: 21/04/2017.

²⁰ O Consórcio Rio Mais era composto pela Prefeitura do Rio com as empreiteiras Odebrecht, Andrade Gutierrez e Carvalho Hosken S/A: <http://www.riomais.net/>. Acessado em: 21/04/2017.

“Minha senhora, já está difícil dar continuidade ao esporte que depende de patrocinadores num autódromo que está destinado a morrer, agora imagine como é ainda mais complicado fazer isto, diante do seu enterro previamente anunciado por alguns publicitários que desconhecem princípios éticos e a luta dos profissionais desta modalidade esportiva na busca de patrocinadores. [...] Há muito já não podemos mais confiar nos políticos locais, pois eles prometem coisas e não cumprem. O Governo Federal que deveria defender este patrimônio público e do esporte nacional está aparentemente cego diante da possibilidade de sediar uma Olimpíada que vai durar apenas 15 dias. Acharmos que o Ministro dos Esportes desconhece a importância do automobilismo não apenas como esporte, mas também de sua capacidade para testes no desenvolvimento de pesquisas sobre novas alternativas ao petróleo.”²¹

No trecho da carta retirado do blog do grupo destacam-se as categorias mobilizadas pelo movimento em defesa do Autódromo. A relevância do espaço é relacionada ao projetos em que o automobilismo com o desenvolvimento do país, dando uma importância ao Autódromo como “patrimônio nacional”. A desconsideração desses fatores por parte do poder público, que estaria “cego diante da possibilidade de sediar uma Olimpíada”, considerando-se o curto período do evento, dá o tom do pessimismo do grupo em relação aos “políticos locais”.

Além da carta aqui destacada, vale a pena chamar a atenção para como o grupo articulado estava percebendo o processo de realização dos Jogos Olímpicos. É interessante, por exemplo, ver como o movimento acusa a especulação imobiliária e seus projetos para região, como uma marina na Lagoa de Jacarepaguá; também faz referência à Vila Autódromo como comunidade impactada pelo processo:

“O VERDADEIRO OBJETIVO destas remoções não é a construção de equipamentos Olímpicos, mas sim de uma marina. Explicação: do outro lado da Lagoa de Jacarepaguá se tem acesso direto à Av. das Américas e a alguns condomínios de luxo como Quintas da Lagoa, Laguna, Alphaville e outros. Já pensaram em como estas terras seriam valorizadas?”

A articulação do grupo obteve pouca cobertura midiática e apoio dos movimentos sociais, de modo que a baixa visibilidade não potencializou sua mobilização. A construção do novo autódromo, prometido pela Prefeitura, ficou sob responsabilidade das entidades representativas de automobilismo, a CBA (Confederação Brasileira de Automobilismo) e FAERJ (Federação de Automobilismo do Estado do Rio de Janeiro), sobre as quais o grupo expressa certa descrença: “Pode ser que consiga enganar apenas os dirigentes destas duas entidades, porque os automobilistas cariocas já não acreditam mais nesta farsa”.

Os processos de construção, transformação e expansão da Barra da Tijuca desenvolvem reorientações no uso e ocupação dos espaços e influem diretamente na *paisagem* da região e no cotidiano de grupos locais. Segundo Rodríguez, analisando o impacto das Olimpíadas no bairro

²¹ Todos os trechos aqui reproduzidos podem ser acessados no Blog do grupo, que ainda segue disponível no endereço: <https://autodromodejacarepagua.wordpress.com/>. Acessado em: 22/04/2017.

Camorim, adjacente à Barra da Tijuca, esses “eventos que aceleram o movimento e a transformação da paisagem podem ter como efeito de resistência um apelo à memória e o passado” (RODRÍGUEZ, 2014, p.173). Rodríguez, ainda, chama a atenção para medidas da Prefeitura no contexto de preparação da região para as Olimpíadas:

“O caso de Camorim é abordado considerando os impactos gerais que vários bairros da zona oeste do Rio de Janeiro vêm sentindo a partir do grande boom imobiliário, produto dos novos parâmetros urbanísticos permitidos pelo Plano de Estruturação Urbanística e os projetos de adequação da Baixada de Jacarepaguá para os Jogos Olímpicos em 2016 implementadas pela Prefeitura da cidade. A aprovação do PEU foi fundamental para que a prefeitura pudesse assumir os compromissos com o Comitê Olímpico Internacional (COI)”. (Ibidem, p. 173)



Figura (3): Área de expansão do PEU das Vargens.
Em destaque, Sistema Viário Prioritário. Fonte: Prefeitura.

O PEU²² abriu caminho para as intervenções massivas na região de interesse da gestão da Prefeitura e de seus grupos de apoio, abrindo espaço para empreendimentos imobiliários e comerciais na região que, segundo matéria no *O Globo* de 19 de junho de 2016, “a operação seria semelhante à feita no Porto Maravilha”:

“Com propostas arrojadas, como transporte aquaviário, milhões de metros quadrados destinados a áreas verdes, novo corredor de BRT e 160 quilômetros de ciclovia, a Operação Urbana Consorciada (OUC) das Vargens, estudo feito pelo consórcio formado

²²“Trata-se do “Projeto de Estruturação Urbana dos bairros de Vargem Grande, Vargem Pequena, Camorim e parte dos bairros do Recreio dos Bandeirantes, Barra da Tijuca e Jacarepaguá”, mais conhecido como “PEU Vargens”. O projeto de estruturação urbana, ou PEU, é uma figura exclusiva da legislação do município do Rio de Janeiro e objetiva detalhar os condicionantes de ocupação territorial na escala de um bairro ou de um conjunto de bairros.” (NAME & CARDEMAN, 2014, p. 62)

pelas construtoras Odebrecht e Queiroz Galvão, chama a atenção. E suscitou críticas. A ausência de menções à habitação social, as dúvidas sobre o financiamento e o fato de o novo Plano de Estruturação Urbana (PEU) das Vargens, que determina parâmetro urbanísticos de construção no local, ter sido incluído no mesmo projeto de lei que trata da OUC foram alguns dos questionamentos de moradores e parlamentares nas primeiras audiências.” (O Globo, 19/06/2016, online)

A *paisagem* da Barra da Tijuca e adjacências está desta forma, em disputa por uma tensão entre interesses que configuram a região. É utilizada, por exemplo, como estratégia de marketing²³ por empreendimento que convidam a uma experiência híbrida entre tecnologia e “paisagem natural”²⁴ (CAVALCANTI, O'DONNELL E SAMPAIO, 2016). A mesma paisagem pode ser representada como relação de pertencimento ao *lugar*, como a síntese de um “espaço vivido” por sujeitos que enxergam seus agenciamentos na produção de um “espaço” e atribuem a ele um “caráter:”

Fenômeno do lugar leva-nos a concluir que a estrutura do lugar deveria ser classificada como “paisagem” e “assentamento” e analisada por categorias como “espaço” e “caráter”. Enquanto “espaço” indica a organização tridimensional dos elementos que formam um lugar, o “caráter” denota a “atmosfera” geral que é a propriedade mais abrangente de um lugar”. (NORBERG-SCHULZ, 2006, p.449)

A percepção do *espaço vivido*, nos termos de Norberg-Schulz, aparece na atribuição de *caráter* da comunidade Vila Autódromo no depoimento de Maria da Penha, uma das principais referências entre os moradores no processo de resistência à remoção:

“Olha a diferença desse prédio para essa árvore aqui... Eu sou muito mais a minha árvore. A minha árvore é linda, maravilhosa; [aqui] corre um vento. Você entra ali e fica debaixo do ar condicionado... Ai, coisa horrível! E o povo diz que aquilo é que é bem estar, que é luxo. O luxo está nessa beleza que é você poder respirar esse ar livre, não é verdade? Para pra pensar: que graça tem aquilo ali? Você entra naquilo ali tudo cheio de luz – nem a luz do sol não tem. O que eu gosto na minha comunidade é que eu vejo a luz do sol, o dia abre para mim sorrindo”²⁵.

²³Vale notar que, como estratégia de marketing, em consonância com a expansão da “marca” da Barra da Tijuca, algumas regiões, como é o caso desta compreendida por este texto, vem mudando a toponímia. Mesmo hoje sendo bairros administrativamente diferentes, a “paisagem” de Jacarepaguá aparece na Barra da Tijuca como propaganda dos empreendimentos.

²⁴“Explore a área moderna de Jacarepaguá quando se hospedar no Courtyard Rio de Janeiro Barra da Tijuca”. Site Hotel Courtyard: <http://www.marriott.com.br/hotels/travel/riocy-courtyard-rio-de-janeiro-barra-da-tijuca/>. Acesso em: 24 de março de 2017.

²⁵A entrevista foi feita no dia 02/11/2015, no antigo “Parquinho” que dividia muro com o Parque Olímpico, na própria comunidade. A estrutura a qual Maria da Penha se refere é o Hotel Courtyard, que estava em ponto de finalização construtiva à época.



Figura (4): Casa descaracterizada na Vila Autódromo.
Em segundo plano, o hotel Courtyard Fonte: Autor, nov/2015.

Em dezembro de 2010, o Vereador Carlo Caiado (DEM) submeteu o projeto de lei de nº 807/2010, cuja proposta era de criar o bairro “Barra Olímpica”, que seria uma subdivisão entre Barra da Tijuca, Camorim e Jacarepaguá. A insuficiência da justificativa por parte do vereador na defesa de seu projeto percebe-se pelo ideário que se constituiu acerca das Olimpíadas:

A realização na cidade do Rio de Janeiro de um evento da magnitude dos Jogos Olímpicos, em 2016, representará, não temos dúvidas, um marco para toda a cidade e nosso povo. Afinal, como se costuma dizer, os olhos do mundo estarão voltados para a nossa terra, pois serão mostradas, a par dos eventos esportivos propriamente ditos, as incomparáveis belezas da cidade. Esta, portanto, é uma oportunidade ímpar, que merece e precisará ser lembrada para sempre, de todas as maneiras possíveis. Daí a motivação para a presente iniciativa, que pretende registrar indelevelmente os Jogos Olímpicos da cidade do Rio de Janeiro, que certamente se constituirão em um dos mais memoráveis Jogos Olímpicos de toda a história desse grandioso evento mundial. (Vereador Caiado, Câmara Municipal do Rio de Janeiro, 28/12/2010)

A “oportunidade” de fazer na cidade-sede mais do que o necessário para a realização dos jogos olímpicos foi excessivamente mobilizada ao longo de todos os anos de preparo do Rio de Janeiro pelo poder público como “legado”. Na Barra da Tijuca, com a expansão de sua “marca”²⁶, as transformações urbanas não encerraram-se com o término dos jogos, e a

²⁶ “O impacto imobiliário e a forma característica deste bairro foram tão fortes que se difundiram, levando a “marca” Barra além dos limites administrativos. Segundo Coccaro (2013, p. 01-02) essa ação pode ser intitulada de “ressignificação espacial” ou movimento de expansão de “fronteiras simbólicas”. O espraiamento a Norte do bairro demonstra a consolidação de um “modo de vida” específico. Portanto, o limite territorial desmancha-se na tentativa de ampliar uma simbologia e status característicos.” (PASQUOTTO, 2016, s/p)

“oportunidade” foi usada como potência para antecipar “o futuro da cidade do Rio de Janeiro”²⁷.

O que vale ser destacado na construção da “Barra Olímpica” são os atravessamentos de memórias sobre o mesmo processo; as diversas *experiências históricas* mobilizadas como meio para permanência de relações que foram construídas ao longo das últimas décadas com o espaço, que foram abaladas diante da necessidade de efetivação de um projeto que, no seu efeito local, serviu para acelerar algumas transformações na infraestrutura da Barra da Tijuca. Entender essa complexa rede de significados sobre a *paisagem* do bairro, em disputa com as transformações desencadeadas pelo projeto olímpico, é importante para compreender as razões e os meios utilizados pelos sujeitos envolvidos nos rumos do bairro.

BARRA DA TIJUCA: CONSTRUÇÃO, TRANSFORMAÇÃO E EXPANSÃO

Passado o contexto olímpico e uma década de eventos internacionais na cidade, 2017 começou com a troca de gestão da Prefeitura do Rio de Janeiro, assumindo Marcelo Crivella, candidato do Partido Republicano Brasileiro (PRB), depois de dois mandatos (2009-2012 / 2013-2016) de Eduardo Paes (PMDB) na gestão da Prefeitura.

Luiz Fernando Janot, considerando o programa apresentado pelo novo prefeito do Rio, aponta o déficit de medidas voltadas à “questão urbana”:

“As promessas se restringiram, unicamente, à despoluição das lagoas e canais da Barra da Tijuca e Jacarepaguá, à criação de parques urbanos em Bangu e Campo Grande e ao controle do adensamento populacional nas Vargens e em Jacarepaguá.” (O Globo, 19/11/2016)

Os problemas causados pela poluição das lagoas da Barra da Tijuca e Jacarepaguá incorrem há anos nas pautas de governos e são recorrentes como tema de matérias jornalísticas²⁸. Além de resolver os problemas ambientais causados pela falta de infraestrutura de saneamento de esgoto, o que acarretou na poluição do complexo lagunar da região, a “despoluição” está no campo de interesse de grupos locais, como associações de moradores. O projeto “Transporte Hidroviário, nós queremos!”²⁹, por exemplo, contou com o apoio das mais

²⁷JORNAL O GLOBO. Cidade Planejada: Rio ergue o seu novo Centro Metropolitano. In. Caderno Projetos e Marketing. Rio de Janeiro, sábado, 6 de setembro de 2014.

²⁸ “Prometida para a Rio-2016, recuperação do complexo lagunar da Barra continua só no papel” (O Globo, 13/04/2014, online); “Poluição das lagoas da Barra chega à praia” (O Globo, 02/05/2016, online); “Poluição de rios e lagoas suja mar da Barra da Tijuca” (O Globo, 28/05/2016, online); “Com água esverdeada, complexo lagunar da Barra é ameaçado pela poluição” (R7, 01/02/2017, online); “Menos água e mais lama nas lagoas da Barra da Tijuca” (O Globo, 18/02/2017, online).

²⁹ Movimento “Transporte Hidroviário, nós queremos!”, <http://transportehidroviariosqueremos.blogspot.com.br/>. Acessado em: 22/04/2017.

importantes associações de moradores e do comércio³⁰; a Câmara Comunitária da Barra da Tijuca, segundo o seu presidente Delair Dumbrosk, em matéria do jornal *O Globo* sobre o intenso tráfego de automóveis na região³¹, diz já ter apresentado o projeto ao governo. Para Delair, o sistema de transporte ligaria “os condomínios da Barra aos centros comerciais”.

No dia 21 de março de 2017, a Câmara Comunitária da Barra da Tijuca recebeu o Secretário de Transporte da Prefeitura do Rio de Janeiro Fernando MacDowell, para discutir o “Sistema Aquaviário” que, segundo a ata da reunião³², “o secretário afirmou que o sistema de transporte lagunar seria uma solução para diminuir a circulação de carros no bairro”. Nas pretensões do secretário, o futuro sistema aquaviário terá ligação com o Metrô da Barra³³.

Em matéria no portal SRzd, lê-se:

“A reivindicação deste tipo de transporte é antiga por parte das associações de moradores. Os líderes comunitários que conversaram com o **Srzd** disseram que têm consciência que o serviço precisa passar por processo de licitação [...]. Mas já existem grupos grandes de olho no “negócio”. A gigante imobiliária Carvalho Hosken é uma das empresas atentas ao projeto por causa da valorização dos seus terrenos. Outra empresa é a Grove Boats Brazil, que já se pronunciou no passado e demonstrou publicamente a sua simpatia pela ideia, desde que haja a formalização de uma Proposta de Manifestação de Interesse (PMI) por parte da prefeitura.”³⁴

A Barra da Tijuca, além de ser bairro que mais cresce e se expande no Rio de Janeiro, como vimos, tem fortes associações de moradores e grupos afins articulados em busca de benfeitorias para o bairro, acarretando na valorização da terra e crescimento de empreendimentos do tipo “condomínio fechado” (CALDEIRA, 2000), que são vendidos como novo “viver moderno” da cidade, oferecendo “segurança”, “natureza” como paisagem e o “legado olímpico” como *ativo*: “a certeza de estar na região com o maior legado do Rio, que

³⁰ ACIBARRINHA (Associação Comercial e Industrial do Largo da Barra, Itanhangá, Joá, Joatinga e Adjacências), ABIH (Associação Brasileira da Indústria de Hotéis do Rio de Janeiro), AMAR (Associação de Moradores e Amigos do Jardim Oceânico e Tijucamar), FAMBARRA (Federação das Associações e Amigos da Barra da Tijuca e Adjacências).

³¹ “Região da Barra e Recreio é a que mais gera tráfego na cidade”. *O Globo*, 19/01/2013: <http://oglobo.globo.com/rio/regiao-da-barra-recreio-a-que-mais-gera-trafego-na-cidade-7345751>. Acessado em: 22/04/2017.

³² “Reunião com secretário de transporte Fernando Mac Dowell: <<http://www.ccbt.org.br/2017/03/23/reuniao-com-secretario-de-transporte-fernando-mac-dowell/>>. Acessado em: 22/04/2017.

³³ Um projeto de construção de uma marina na Barra da Tijuca, encontrado no site do governo do rio, apresenta o complexo de lagoas da região (Lagoa de Jacarepaguá, Lagoa do Camorim, Lagoa da Tijuca e Lagoa de Marapendi) “um grande potencial turístico e como transporte público alternativo ao rodoviário”. O projeto tem como referências grandes cidades, como Tóquio, Veneza, Nova Iorque e Sidney, que dispõem de sistema de transporte hidroviário: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/6165511/4162124/transporte_hidroviariosmu.pdf>. Acessado em: 22/04/2017.

³⁴ “Vem aí transporte pelas lagoas da Barra, Recreio e Jacarepaguá”. Portal RSzd online, 28/12/2016. Acessado em: 28/04/2017.

conta com um complexo esportivo muito próximo, uma nova estrutura viária de mobilidade urbana e conveniência”³⁵. O bairro atrai também o mercado hoteleiro, como mostrou o jornal *O Globo* em 19 de janeiro de 2013, onde a Barra da Tijuca aparece como a região privilegiada de construção de novos hotéis da cidade (56% estavam com previsão de lançamento até dezembro de 2015), tendo como foco o “turismo de negócio”³⁶.

A possibilidade do tipo de turismo paisagístico “natural” foi aberto ao público em fevereiro, com a Trilha Transcarioca. O projeto, que é de 1990 e oferece à cidade uma trilha de 180 km de extensão, ligando a Zona Oeste à Zona Sul. O caminho atravessa 25 trechos, sendo um deles o Açude do Camorim. O local, segundo matéria no Portal G1, vem sendo pensado para que futuramente “gere empregos na área de hospedagem e alimentação”³⁷, visando a atender o turismo local.

O surgimento de uma *nova centralidade* urbana decerto reorganiza territorialmente a dinâmica econômica da cidade (FRÚGOLI JR., 2001; ROLNIK E FRÚGOLI, 2011). O desenvolvimento da Barra da Tijuca opera a partir de um planejamento cuja finalidade é criar, mais do que um espaço para “negócios financeiros”, um padrão de “qualidade de vida” pautado em valores “mais modernos” (*O Globo*, 6/9/14). Os processos de construção, transformação e expansão que acompanham o bairro vem estabelecendo a região como o “futuro” Centro Metropolitano do Rio de Janeiro, cuja tipologia se deixa ver por skylines, shoppings, “condomínios fechados” (CALDEIRA, 2000), que vendem “natureza”, “tecnologia”, “segurança” e os “legados intangíveis” de um período pretérito, mas cada vez mais presente na toponímia da Barra da Tijuca.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Procurei mostrar ao longo do artigo alguns processos de transformação da Barra da Tijuca desencadeados nos últimos anos, sob a insígnia dos Jogos Olímpicos de 2016, com a pretensão de organizar a região como uma *nova centralidade urbana*, como mostra Frúgoli Jr. (2011), através de articulações de associações locais com o poder público. As peculiaridades do bairro da Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro mostram-se pelos dados apresentados sobre

³⁵ Fontano – o paraíso é a sua casa: <http://patrimovel.com.br/fontano/>. Acessado em: 22/04/2017.

³⁶ “O território predileto da indústria de hotéis no Rio”. *O Globo*, 19/01/2013: <http://oglobo.globo.com/rio/o-territorio-predileto-da-industria-de-hoteis-no-rio-7345309>. Acessado em: 22/04/2017.

³⁷ “Transcarioca: veja imagens e mapa da trilha de 180 km que cruza o Rio pela mata”. Portal G1, 24/01/2017: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/transcarioca-veja-imagens-e-mapa-da-trilha-de-180-km-que-cruza-o-rio-pela-mata.ghtml>. Acessado em: 25/04/2017.

seu espraiamento para outros bairros, expandindo sua “marca”, impactando o cotidiano de comunidades locais com a alteração da paisagem. A Vila Autódromo dentro deste contexto, articulada com seus “apoiaadores”, ofereceu um plano popular de urbanização (Plano Popular Vila Autódromo), prescrevendo a reestruturação da comunidade a partir da necessidade de seus moradores, à maneira de um “urbanismo humano” (MIRAFTAB, 2016), ganhando destaque diante as sociedade civil, embora pouco considerado pela prefeitura durante todo o processo.

A Vila Autódromo, no entanto, se mostrou como uma experiência vitoriosa conseguindo a urbanização parcial da comunidade, restando 20 famílias que receberam as chaves de suas casas novas construídas pela Prefeitura no local. Fruto do mesmo processo de articulação, amalgamando diversos sujeitos e saberes, hoje se desenvolve as atividades promovidas pelo *Museu das Remoções*, cujo lema é “memória não se remove”, que se insere nas disputas pelos significados de habitar, como uma “ferramenta” na disputa pela cidade, organizado por moradores e “apoiaadores”, entre os quais me incluo.

Vimos que o movimento que se organizou em torno da demolição do Autódromo de Jacarepaguá, organizado por praticante do esporte, ganhou pouca força e ficou completamente entregue à esperança de que a prefeitura cumpra o projeto de construir o novo autódromo da cidade, em Deodoro. Carecendo de visibilidade e apoio, o movimento se desvaneceu ao longo do processo, mas que, de alguma forma, também produziu uma *experiência histórica*.

No período pós-olimpíadas o que fica são *lugares de memória*³⁸ (Nora, 1993) carregados de significados do período. Procurei mostrar que o processo de construção, transformação e expansão da Barra da Tijuca também tem a ver com a constante necessidade de infraestrutura do bairro, que resulta em “campos de possibilidades” para projetos apresentados pela forte articulação das associações de moradores e amigos da Barra da Tijuca e adjacências.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

³⁸ Nas palavras de Pierre Nora, “São lugares, com efeito nos três sentidos da palavra, material, simbólico e funcional, simultaneamente, somente em graus diversos”. Dessa maneira, no contexto pós-olimpíadas, é possível identificar os marcos olímpicos revestidos de materialidade, no que diz respeito às transformações implementadas em todas as regiões da cidade, bem como seus marcos arquitetônicos que carregam a “marca” olímpica; é simbólico porque representam um período da história da cidade, de modo que será transmitida as próximas gerações sempre a partir de como foi *vivido* pelos sujeitos; e, por fim, funcional, “pois garante, ao mesmo tempo, a cristalização da lembrança e sua transmissão” (p. 22).

ABREU, Regina. Museus, ruínas e paisagens: patrimonialização e disputas de sentido. In: GUIMARAENS, Maria da Conceição Alves de (Org.). **Museografia e Arquitetura de Museus**. Rio de Janeiro: UFRJ, FAU, PROARQ, 2010, V1, p. 190-212.

ABREU, Maurício de A. Evolução urbana do Rio de Janeiro. **Instituto Pereira Passos**, 4ª edição, Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2013.

APPADURAI, Arjun. Housing and Hope. **Places Journal**. [online], Mar, 20013. Disponível em: <https://placesjournal.org/article/housing-and-hope/Online>. Acesso em: 22 de setembro de 2017.

CAIADO, Vereador Carlo. Projeto de Lei n. 807/2010 - CRIA O BAIRRO BARRA OLÍMPICA. **Câmara Municipal da Cidade do Rio de Janeiro, RJ**, online. Disponível em: <http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/scpro0711.nsf/012cfe1f272c0ec832566ec0018d831/1eadf96be23c54db83257808007546ae?OpenDocument>. Acessado em: 25 de Abril de 2017.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. Enclaves fortificados: a nova segregação urbana. Tradução de Heloísa Buarque de Almeida. **Novos Estudos CEBRAP**, nº47, p. 155-176, mar. 1997.

CAVALVANTI, Mariana, O'Donnell, Julia e SAMPAIO, Lilian. Futures and Ruins of an Olympic City. In: CARVALHO, Bruno, CAVALCANTI, Mariana e VENUTURUPALLI, Vyjayanthi Rao (Orgs.). **Occupy All Streets - Olympic Urbanism and Contested Futures in Rio de Janeiro..** Estados Unidos: 2016.

COSTA, Lucio. Plano Piloto para a urbanização da baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá [1969]. In: **Lucio Costa: registro de uma vivência**. Ed. Empresa das Artes, 1995.

DOSSIÊ DE CANDIDATURA DO RIO DE JANEIRO A SEDE DOS JOGOS OLÍMPICOS E PARAOLÍMPICOS DE 2016. Rio de Janeiro, 2009. Disponível em: http://www.portaldatransparencia.gov.br/rio2016/_arquivos/dossie_de_candidatura_v3.pdf. Acessado em: 23 de setembro de 2017.

FREIRE, Letícia de Luna. Mobilizações coletivas em contexto de megaeventos esportivos no Rio de Janeiro. **O Social em Questão**, ano XVI, n. 29, 2013.

FRÚGOLI JR., Heitor. A questão da centralidade em São Paulo: o papel das associações de caráter empresarial. **Revista de Sociologia e Política**, n. 16, p. 51-66, jun. 2001.

GONÇALVES, Ayrton Luiz. **Barra da Tijuca, de rua em rua**. Rio de Janeiro: Editora Rio, 2005. Universidade Estácio de Sá.

GUTTERRES, Anelise dos Santos. O rumor e o terror na construção de territórios de vulnerabilidade na zona portuária do Rio de Janeiro. **Revista Mana - Estudos de Antropologia Social**, 22(1), 179-209, 2016.

JANOT, Luiz Fernando. De frente para o futuro. **Jornal O Globo**, 04/06/2016: <https://oglobo.globo.com/opiniao/de-frente-para-futuro-19441299>. Acessado em: 23 de abril de 2017.

LEITÃO, Geronimo. e REZENDE, Vera F. **Planejamento e realização da Barra da Tijuca como espaço residencial, evolução e crítica de um projeto para uma área de expansão da cidade do Rio de Janeiro**. Universidade Federal Fluminense, 2012.

LIFSCHITZ, Javier Alejandro. Neocomunidades: reconstruções de territórios e saberes. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, n.38, jul.-dez. p. 67-85, 2006.

MARTINS, Mayã. Entre Memórias e Futurismos: Enquadramentos Sobre o Projeto Porto Maravilha, Cidade do Rio de Janeiro, **Ponto Urbe [Online]**, 16, 2015. Posto online no dia 31 Julho 2015: <<http://pontourbe.revues.org/2584>>. Acessado em: 24 de Abril de 2017. DOI: 10.4000/pontourbe.2584.

MASCARENHAS, Gilmar. Rio de Janeiro 2016: a cidade em movimento. **Revista USP**, São Paulo, n. 108, p. 49-56, jan/fev/mar 2016.

MIRAFETAB, Faranak. Insurgência, planejamento e a perspectiva de um urbanismo humano. **Rev. Bras. Estud. Urbanos Reg.**, Recife, v.18, n.3, p. 363-377, Set.-Dez. 2016.

NAME, Leonardo e CARDEMAN, Rogério Goldfeld. Ocupação e transformação da paisagem na Baixada de Jacarepaguá, Rio de Janeiro. **Mercator, Fortaleza**, v.13, n.2, p.61-78, mai./ago. 2014. DOI: 10.4215/RM2014.1302.0005.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Tradução de Yara Aun Khoury. **Projeto Histórico**, São Paulo, n.10, p. 7-28, dez. 1993.

NORBERG-SCHULZ, Christian. O fenômeno do lugar. In: NESBITT, Kate. **Uma nova agenda para a arquitetura**. São Paulo: Cosac Naify, 2006.

PASQUOTTO, Geise B. Uso e ocupação do solo na Barra da Tijuca e o espraiamento e sua “marca”. **V colóquio internacional sobre o comércio e cidade: uma relação de origem**. São Paulo, 2016.

PLANO POPULAR DA VILA AUTÓDROMO 2016: Plano de desenvolvimento urbano, econômico, social e cultural. **Associação de Moradores e Pescadores da Vila Autódromo**.

RODRÍGUEZ, Luz Stella. Transformações da paisagem e a memória em Camorim. **ANTÍTESE**, v.7, n.14, p.171-200, jul.-dez. 2014.

_____. Do caminho à trilha. As perspectivas do lazer e do habitar na Transcarioca. **INTERSEÇÕES**, Rio de Janeiro, v. 18, n. 1, p. 64-96, jun. 2016. DOI: 10.12957/irei.2016.25535

SAMPAIO, Lilian Amaral de. **Curicica, de “fim do mundo” a “Barra Olímpica”**. Dissertação de Mestrado – CPDOC/FGV, Março 2014.

THE PROCESS OF CONSTRUCTION, TRANSFORMATION AND EXPANSION OF BARRA DA TIJUCA TO “THE FUTURE OF RIO DE JANEIRO”

ABSTRACT: This paper presents the transformations unleashed in Barra da Tijuca, neighborhood of the West Area of the Rio de Janeiro city. The neighborhood is peculiar due to its constant process of expansion, under the insignia of "fortified condos", which spread through the surrounding region as a new form of "modern living", carrying the Barra da Tijuca “brand”. These transformations at the edge of the symbolic boundaries of the neighborhood from the Olympic context, started in 2009, with the city of Rio de Janeiro being elected host city of the 2016 Olympic Games. Also shows the impacts of these urban interventions on the daily life of

local residents, appearing conflicts that settled with the process of "production of the Olympic city". Finally, having news stories as a source, it seeks to show the planning movements of the neighborhood, appearing Neighborhood Associations, Community Chamber and Commercial Associations involved in projects of improvements in the region.

KEYWORDS: Barra da Tijuca. Rio de Janeiro. Olympic Rio 2016. Urban Intervention.

RECEBIDO EM: 28.04.2017

ACEITO EM: 27.09.2017